2012 no. 13

AFKONDIGINGSBLAD VAN ARUBA

REGELING van 19 januari 2012, nr. IENM/BSK-2011/173620 van de Minister van Infrastructuur en Milieu, houdende vaststelling tarieven havenstaatcontrole Caribisch Nederland

Uitgegeven, 15 maart 2012

De minister van Justitie en Onderwijs,

A.L. Dowers

REGELING van 19 januari 2012, nr. IENM/BSK-2011/173620 van de Minister van Infrastructuur en Milieu, houdende vaststelling tarieven havenstaatcontrole Caribisch Nederland

De Minister van Infrastructuur en Milieu,

Gelet op artikel 72, eerste lid, van de Schepenwet en artikel 41 van de Wet voorkoming van verontreiniging door schepen BES;

BESLUIT:

Artikel I

Na artikel 3.1 van de Regeling tarieven scheepvaart 2005 wordt een artikel ingevoegd luidend:

Artikel 3.1a. Tarieven havenstaatcontrole Caribisch Nederland

1. Voor de kosten van werkzaamheden verricht door ambtenaren van de Inspectie Leefomgeving en Transport in het kader van de aanhouding bedoeld in artikel 23 van de Wet voorkoming van verontreiniging door schepen BES, en de opheffing van de aanhouding bedoeld in artikel 27 van die wet, is een tarief verschuldigd van USD 1900.
2. Het in het eerste lid bedoelde tarief wordt vermeerderd met USD 150 per keer dat ambtenaren van de Inspectie Leefomgeving en Transport over water hebben moeten afreizen naar het schip dat onderwerp van een onderzoek was dat geleid heeft tot de aanhouding, dan wel de opheffing van de aanhouding van dat schip.

Artikel II

Na artikel 14 van de Regeling Nederlandse tarieven Schepenwet wordt in paragraaf 2 een artikel ingevoegd luidend:

Artikel 14a

1. Voor de kosten van werkzaamheden met betrekking tot schepen van een vreemde nationaliteit waarmee vanuit een haven in de openbare lichamen Bonaire, Sint Eustatius of Saba een reis zal worden ondernomen, en die niet ingevolge de artikelen 2 of 2bis van de Schepenwet onder de bepalingen van de Schepenwet vallen, verricht door ambtenaren van de Inspectie Leefomgeving

en Transport in het kader van de aanhouding, bedoeld in de artikelen 16, tweede lid, en 69, eerste lid, van de Schepenwet, kan een tarief gevorderd worden van USD 1900.

2. Het in het eerste lid bedoelde tarief wordt vermeerderd met USD 150 per keer dat ambtenaren van de Inspectie Leefomgeving en Transport over water hebben moeten afreizen naar het schip dat onderwerp van een onderzoek was dat geleid heeft tot de aanhouding, dan wel de opheffing van de aanhouding van dat schip.

Artikel III

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 april 2012.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant, in het Afkondigingsblad van Aruba, in het Publicatieblad van Curaçao en in het Afkondigingsblad van Sint Maarten worden geplaatst.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen

Toelichting

Algemeen

Sinds 10 oktober 2010 maken de openbare lichamen Bonaire, Sint Eustatius en Saba binnen het Koninkrijk deel uit van het land Nederland. Zij vormen Caribisch Nederland. Vanaf die datum worden ook op deze eilanden, onder verantwoordelijkheid van de Inspectie Leefomgeving en Transport (voorheen Inspectie Verkeer en Waterstaat), havenstaatinspecties uitgevoerd op schepen die varen onder buitenlandse vlag.

In het Europese deel van Nederland vinden de havenstaatcontroles plaats op grond van de Wet havenstaatcontrole in het kader van het Paris Memorandum of Understanding on Port State Control. In Caribisch Nederland is dit anders. Daar vinden deze plaats in het kader van het Caribbean Memorandum of Understanding on Port State Control en is de nationale wettelijke basis gelegen in de Schepenwet (voor veiligheidsgerelateerde eisen) en de Wet voorkoming van verontreiniging door schepen BES (voor milieugerelateerde eisen). Inhoudelijk zijn de werkwijzen bij de inspecties in Europees en Caribisch Nederland nagenoeg gelijk.

Instellen tarief voor Caribisch Nederland

Op basis van artikel 14, eerste en tweede lid, van de Wet havenstaatcontrole zijn voor Europees Nederland in de Regeling tarieven scheepvaart 2005 tarieven opgenomen ter dekking van (1) de kosten van de inspectie die tot aanhouding heeft geleid, (2) de kosten van de herinspectie die tot de opheffing van de aanhouding heeft geleid en (3) alle (overige) kosten in verband met de aanhouding in de haven.

De Schepenwet (artikel 72) en de Wet voorkoming verontreiniging door schepen BES (artikel 41) bieden de mogelijkheid om in Caribisch Nederland soortgelijke kosten in rekening te brengen. Tot op heden zijn daarvoor echter geen tarieven vastgesteld. De onderhavige regeling stelt die tarieven vast en brengt daarmee de situatie in Caribisch Nederland in overeenstemming met de situatie in het Europese deel van Nederland.

Het tarief dient ter dekking van de kosten van:

- de inspectie die tot de aanhouding heeft geleid;
- de herinspectie die tot de opheffing van de aanhouding heeft geleid; en
- de overige kosten in verband met de aanhouding.

Zoals hierboven gesteld, het instellen van een tarief maakt gebruik van de mogelijkheid daartoe geboden door de Schepenwet respectievelijk de Wet voorkoming van verontreiniging door schepen BES. Verder sluit het aan bij de op grond van richtlijn nr 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende de havenstaatcontrole (PbEU L 131) in het Europees deel van Nederland geldende verplichting om tarieven in te stellen voor de desbetreffende werkzaamheden. Hoewel deze verplichting niet geldt voor Caribisch Nederland zijn werkzaamheden die door de betrokken ambtenaren worden uitgevoerd identiek en bestaat er daarom geen reden om onderscheid te maken tussen het Europese deel van Nederland en Caribisch Nederland.

Financiële sturing

Door middel van deze regeling wordt een instrument van financiële sturing toegevoegd aan de bestaande mogelijkheid van het aanhouden van substandaard schepen. Hiermee wordt het mogelijk het getoonde ongewenst gedrag (het niet voldoen aan veiligheidseisen) van een selecte groep reders financieel te belasten.

Het tarief wordt ingesteld met als doel enkel de kosten door te berekenen van werkzaamheden die voortkomen uit de onderzoeken die in het kader van de havenstaatcontrole gedaan worden, indien die tot aanhouding van het schip hebben geleid. Dit is ingegeven door het feit dat niet elk onderzoek in het kader van havenstaatcontrole zal leiden tot (voortdurende) aanhouding. Door enkel de kosten in rekening te brengen indien de werkzaamheden hebben geleid tot aanhouding, wordt enkel de selecte groep reders getroffen die met substandaard schepen werkt. Bovendien zijn de onderzoeken die leiden tot aanhouding van substandaard schepen veelal ingrijpender dan wanneer het schip in goede staat blijkt te zijn en daarmee zijn de kosten veelal hoger.

Daarnaast wordt met deze regeling tegenwicht geboden aan het financieel profijt dat deze reders beogen te behalen door met substandaard schepen te werken. Immers de kosten die gemaakt dienen te worden voor het voldoen aan veiligheidseisen worden niet gemaakt. Dit leidt ertoe dat de betreffende reder diensten kan aanbieden voor een lagere prijs. Hierdoor ontstaat oneerlijke concurrentie die behalve bij overheidsinterventie in stand blijft. De enkele aanhouding, en de eventuele nadelige financiële gevolgen die daarmee samenhangen (buiten de doorberekening van de kosten), blijken in de praktijk niet te volstaan als sturingsmiddel om alle reders met schepen te laten werken die voldoen aan de gestelde veiligheidseisen.

De met de instelling van de tarieven te verwachten verbeterde naleving zal tevens resulteren in een betere bescherming van het mariene milieu doordat naar verwachting substandaard schepen eerder uit de vaart genomen zullen worden wanneer deze in minder havens terecht kunnen.

Hoogte tarief

Voor het vaststellen van de hoogte van het tarief is aangesloten bij het tarief voor het Europese deel van Nederland. In Caribisch Nederland zal een deel van de inspecties worden uitgevoerd door lokaal personeel waarvan de kosten lager zijn dan in het Europese deel van Nederland en een deel door vanuit het Europese deel van Nederland gedetacheerde inspecteurs waarvan de kosten hoger zijn dan in het Europese deel van Nederland. Gemiddeld genomen wordt uitgegaan van gelijke kosten. Ook de werkzaamheden zijn gelijk aan die in het Europese deel van Nederland: gemiddeld vier manuur voor de eerste inspectie, vier manuur voor de herinspectie en twee manuur voor de administratieve afhandeling, overleg met vlaggenstaat, met havenautoriteiten, etc.

Vooral (maar niet uitsluitend) op Sint Eustatius komt het vaak voor dat de geïnspecteerde schepen niet in de haven liggen, maar voor de kust ten anker of aan de boeien. In dat geval moet de inspecteur zich met een gehuurd schip over water naar het schip laten vervoeren. In voorkomende gevallen zal ter dekking van de kosten van dit vervoer een aanvullend tarief per scheepsbezoek in rekening worden gebracht. Meestal zal er sprake zijn van twee scheepsbezoeken.

Administratieve lasten en bedrijfseffecten

Havenstaat inspecties worden alleen uitgevoerd op niet in Nederland geregistreerde schepen. Het tarief is dan ook alleen van toepassing op buitenlandse schepen; er zijn derhalve geen bedrijfseffecten voor het Nederlandse bedrijfsleven.

Ditzelfde geldt ten aanzien van met de aanhouding gepaard gaande administratieve lasten.

Vaste verandermomenten

De onderhavige regeling voldoet aan het kabinetsbeleid inzake vaste verandermomenten.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen